

Aguantes -

La Ley del Congreso de julio 3 de Octubre de 1870 establece un contrato bilateral entre Chile y el Gobierno Nacional.

Las obligaciones de Chile, limitadas por la Ley para el costo de los estudios fueron cumplidas en aquel en toda la extensión que los dio el S. E. al reglamentar la misma Ley, no sin que Chile advirtiese y sugiriese al Gobierno la necesidad de una reemplazación para evitar el abuso del gasto y por consiguiente la restricción de la Ley.

Hechos los estudios como lo había exigido el Gobierno y presentados debidamente, la Comisión de Hacienda del Senado vino a causar mayor restricción en los gastos, fijando a Chile propuestas para la traza angosta, a menos de los que la Ley y su reemplazación lo habían fijado.

La obligación de Chile era dar al S. E. sus estudios por el precio limitado, en el único y expresado caso de que el Gobierno construyese y no aceptase sus propuestas, pero no estaba obligado a darlo a cualquier otro constructor por menos de su costo efectivo.

Si empieza en lo justo y equitativo cambiar la soberanía y respetabilidad del Gobierno por la de cualquier constructor, y aun por ahí, todos los demás derechos que la Ley dio a Chile, todavía sería imprescindible el pago a este, de sus gastos efectivos y el interés de su dinero, su trabajo y aun los daños y perjuicios que se le habrían causado.

Resultando ser 384 millas inglesas, las estudiadas, trazadas y aceptadas (sin contar otras)

tantas estudiadas pero no aceptadas), Elia vendría a recibir tan solo 8,400 pesos fuertes, mientras que el monto de sus desembolsos, ascende a esta suma en mas de 10,000 pesos fuertes.

El F. E. ante estas consideraciones se calla; pero hablan las Camaras, y la de Diputados, empieza por romper el Contrato, fraccionando la entidad del pensamiento, el dictado de la Ley y el trabajo de Elia, para tomar de la traza hecha lo mas costoso, lo que importa mas que todo el resto del estudio, deduciendo de todo lo demas.

Al mismo tiempo, el Senado a su vez, desgarra del resto de los estudios y lo da a particulares a quienes promete una licitacion imposible o tan quimérica como las que se han visto entre nosotros en ejemplo en el mundo, sin cuidarse de que subroga la persona del Gobierno con la de los particulares y sin declarar subsistente, los derechos de Elia en todo lo demas del contrato que rompía con el hecho mismo de la subrogacion.

Y esto venia a ser muy agravante, por que Elia cuando vio que el Gobierno no construia por su cuenta ningunas propuestas para construir y explotar el ferrocarril, amplió sus propias propuestas y habia pasado a la Comision de Hacienda y creio se habia la misma Comision.

Pero esa Comision se le da a entender en esta materia, pasando a la Comision del Interior, en donde emendaron todas las propuestas para tomar en consideracion.

el proyecto del Senado Javril ~~pero~~ con que se derogaba en parte la ley de 3 de Oct. de 1870.

En mismo esa Jamison del Interior no pudo prescindir de recordar al menor lo que era indispensable y propuso a la Cámara los siguientes artículos.

- Art.º 31. El concesionario de los estudios del ferrocarril del Rio H.º a S. Juan sería proferido en la licitación de la vía a que se refiere el inciso 1.º del art.º 2.º de la presente Ley. de conformidad a la Sesión de 3 de Octubre de 1870, en igualdad de condiciones a cualquier otro proferente.
- Art.º 32. En el caso de que el Sr. D. Angel S. de Olia no obtuviese en la licitación la concesión de la línea de Duenos Rios a S. Juan y, como a Rio H.º, el S.º. le abonaría los estudios y planos hechos en virtud de la ley de 3 de Octubre de 1870, por su costo efectivo y además un 20 % sobre el, en compensación de su trabajo.

Estos dos artículos fueron suprimidos del proyecto; pero como se realizó esto por el Senado, es triste decirlo.

Todos habían estado de acuerdo en mantener los derechos de Olia, y decían que si se tomaban los estudios y planos a otro, se le debían pagar sus gastos, se le debían indemnizar los trabajos, y generosamente.

Pero se cuestionaron, aplicando el mayor y menor derechos de Olia, se personalizaron las cuestiones, y Olia fue la víctima.

Por eso Olia presentó en tiempo a las dos Cámaras las solicitudes que en copia se adjuntan. Sucedió pues ahora el fondo de la cuestión, ¿pueden hacerse las siguientes proposiciones?

1.º La ley de 3 de Octubre de 1870 es o no un contrato que obliga al S.º. como a Olia?

2.º Puede el S.º. desobligarse, después de haber obligado a Olia, no solo en el cumplimiento de su estricto deber, sino que también en hechos que ultrajaban el mandato de la Ley o lo

ampliaban a satisfaccion del Gobierno?

¿Puede fraccionar el trabajo de Elia y tomar de él la parte que le plazca? Si esta parte es la mas corta y al mismo tiempo la mas importante y de mayor costo que todo lo demas ¿podrá pagarlo en razon del tamaño o extension, a razon del tanto por milla que se ha fijado como limite para el todo?

¿Puede tomar el todo del trabajo sin mencionar los derechos de Elia en la ley, o su referencia y sin cuidarse por lo menos de la correspondiente indemnizacion o compensacion de danos causados?

¿Puede Elia por una o por todas estas cuestiones recurrir a los Tribunales de la Nacion?

Elia entiende que con las últimas leyes sancionadas seria despojada del todo de sus derechos, por los mismos que las publicaron e hicieron de ellas una obligacion en forma. Esto seria injusto e inhumano.

Esto no podia ser el hecho de un progreso dejado por hombres libres, de entre los hombres mas honrados. Esto solo no seria de extrañar en los tiranos, pero seria de lamentar, seria vituperable y detestable como todos los actos de la tirania.

En la actualidad, con las leyes que nos hemos dado, si tal cosa ocurriese entre dos Ciudadanos ¿cual seria el camino del que seria despojar al contrato?

Sin duda que el de un Tribunal.

¿Y cual seria luego el camino del que habia despojado al contrato?

Sin duda que

Con nuestras leyes, con nuestros hombres es de esperar que los derechos del hombre valgan tanto como los de los Gobiernos.

I se de esperar que tal suceda, considerándose y respetándose los derechos de ella, y ratificándolos en la nueva ley, como lo aconseja la Comisión del Senado con los dos artículos citados.

Si la supresion de ellos no es regardeda en la Cámara de Diputados, se habría sentada un precedente funesto para eludir obligaciones que el Gob.^{no} ha contraído por leyes especiales, pues p.^o ello no habría sino dar otra Ley posterior, modificando los terminos de la que existía, faltando así a la fe de lo pactado, en el propósito de desconocer sus derechos al ciudadano.

Solicitudes.

Al Senado.

P.^a Años Setiembre 30/82

H. H. J. J.

Angel S. de Olia, Concesionario del estudio y traza del ferrocarril de Rio de Janeiro a San Juan, segun ley de 3 de Octubre de 1870, a V. H. respetuosamente me presento, digo: -

Quel he sabido que la H. C. de S. G. de la Nacion ha remitido a V. H. la sancion de una Ley en que fraccionando la idea y unidad de aquel

trabajo, como de mis derechos, se dispone de la for-
ta muy costosa e importante de la obra.

En historia, y puedo probarlo que
para llevar a cabo un estudio, he gastado sin culpa
de mi parte, como 45,000 pesos fuertes, y que en
esta parte de Pto. R. a San Luis de que
he dispuesto la Cámara de I. G. se invertió mas
de la mitad de esa suma.

Suplico pues a V. M. que cual-
quiera que fuere su resolución, se sirva tener pre-
sente este hecho que afirmo, del mismo modo
que he tenido presente en el proyecto sobre
mis ferrocarriles de que he de seguir, el espueso que
he hecho en los años y medio de constante
trabajo.

Atte Juan

Angel S. de Isla.

A la Cámara de Diputados.

P. N. de Isla Oct. 13/83

Atte Juan

A. S. de Isla, concesionario D.
D. a respetuosamente viene a suplicar a
V. M. tenga a bien tomar en consideración sus
derechos, en la Ley que se dicte por la granja,
estando las siguientes observaciones.

Por la última sanción del Senado
sobre ferrocarriles, no es el Gobierno quien construye,
son los particulares.

La frecuencia que me da la Ley

de 3 de Octubre de 1870 es para el caso de construir el Gobierno, y si se hiciese subsistir la limitación que en esa Ley tienen los gastos, sería en provecho de empresarios particulares, a quienes se da un derecho que yo reconozco en el Gobierno, al aceptar aquella Ley.

Mis derechos en la Ley de 1870 estarían destinados por la última si no se hiciese en esta la declaración propuesta por la Comisión del Senado y cuya declaración dicha Cámara halló innecesaria.

En esa declaración se me conservaban los derechos acordados por la primera Ley, como que eran condición de un contrato cumplido por mi parte; y por lo que yo era una obligación al Gobierno.

La modificación de no ser el Ejecutivo Nacional el constructor, y si los particulares, que daba aceptada por mí, desde que hice propuestas para construir y explotar el camino, tomando por mi cuenta los gastos del estudio.

Pero como estos estudios tomaron mayores proporciones y causaron mayores gastos, por la sufragamentación que los hizo relativos a cualquier constructor o empresario, y por lo dispuesto posteriormente sobre truchas, la Comisión halló equitativo hacerme pagar el costo efectivo en vez del costo limitado, con mayor costo correspondiente al trabajo de dos años y medio o al desembolso durante ese tiempo de que podría aprovechar un tercero.

Por tanto, -

A V. H. duplico luego a bien tomar en consideración los derechos que me corresponden en esta empresa, por el cumplimiento que le da de la Ley de su representación. -

H. Tor.

A. S. de Ellis.